

Kite

Betriebsanweisung / April 2009

**bautek Fluggeräte GmbH
Gewerbegebiet, 54344 Kenn, Deutschland**

Betriebsanweisung Kite

(Stand April 2009)

Allgemeines

Sie haben mit dem Kite ein sehr leistungsfähiges Turmgerät der neuesten Generation mit integrierten Swivel-Tips erworben. Der perfekte Segelstand, das geringe Gewicht und die ausgewogenen Flugeigenschaften des Kite werden Sie begeistern. Die Strukturelastizität des Gerätes wurde so ausgelegt, dass selbst mit voll gespannter VG eine gute Steuerbarkeit erhalten bleibt. Das vermittelt beim schnellen Gleiten im Pulk, bzw. dicht am Hang ein sicheres Gefühl. Beim Start spannt ein im Querrohr integriertes Federsystem die seitlichen Unterriggs und erleichtert so die Ausrichtung des Gerätes vor dem Anlaufen.

Der klassische Strukturaufbau des Kite mit Alurohren und Stahlseilabspannungen hat sich über Jahrzehnte im Hängegleiterbau bestens bewährt. Alles lässt sich auf eventuelle Beschädigungen hin gut und leicht kontrollieren, und die erste offizielle Nachprüfung ist erst nach 60 Monaten fällig.

Dank vieler raffinierter Konstruktionsdetails lässt sich das Gerät vorbildlich einfach und ohne Kraftaufwand aufbauen.

Vor dem Erstaufbau und Flug ist es zwingend erforderlich, die Betriebsanweisung durchzulesen.

Das beiliegende Luftsportgeräte-Kennblatt ist Bestandteil der Betriebsanweisung.

Montage aus dem Kurzpackmaß von 3,80 m (Kombipacksack lang/ kurz erforderlich, Serie = Langpacksack)



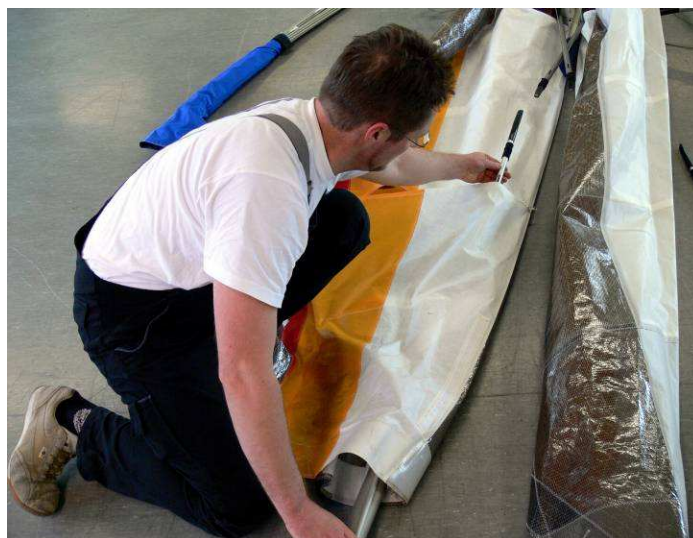
Legen Sie den kurzgepackten Kite mit dem Trapezbereich nach oben zeigend auf den Boden. Öffnen Sie den Reißverschluss und legen Sie den Lattenköcher und die beiden hinteren Flügelrohre zur Seite. Falls Sie mit nicht teilbaren Rädern fliegen, schieben Sie vor der Montage der Trapezbasis die Räder auf die Speedbar.

Die Ausbiegung der Speedbar zeigt bei der Montage nach oben. Alternativ ist auch die Verwendung einer **profilierten** bautek-Alu-Speedbar (mit oder ohne Radaufnahme) möglich. Befestigen Sie die Speedbar rechts und links mit den Kugelsperbolzen an der Trapezecke.



Drehen Sie danach das Gerät um, so dass es auf der Basis liegt, und öffnen Sie die Klettbänder.

Klappen Sie die Segelhälften nach hinten und den Swiveltip des rechten und linken äußeren Flügelrohres nach vorne in Richtung Kielrohr.



Schieben Sie die Flügelrohre dann von hinten in das Segel. Führen Sie den Swiveltip an der Reißverschlussöffnung des Doppelsegels wieder nach außen und schieben Sie das Rohr mit nach oben zeigendem Swiveltipseil in das vordere Flügelrohr. Der Swiveltip schwenkt dabei nach hinten. Drücken Sie die beiden Schnapper ein und achten Sie darauf, dass die beiden eingedrückten Schnapper im vorderen Flügelrohr ausrasten.



Ziehen Sie anschließend die breite schwarze innere Bandschleife am Ende der Segelanströmkante über das abgeflachte Kunststoffendrohr des hinteren Flügelrohres. Am Segelende befindet sich eine graue Hilfsschleife die diesen Montageschritt erleichtert. Schließen Sie die Klettbandhälften am Innensegel zur Sicherung der Bandschleife gegen evtl. Abrutschen vom Flügelrohr beim Transport.

Segelfläche ausbreiten und Obersegellatten einschieben

Stellen Sie das Gerät auf das Trapez und richten Sie den Turm auf.



Breiten Sie die Segelhälften nur schrittweise aus, da das Querrohr nur begrenzt schwimmend gelagert ist.

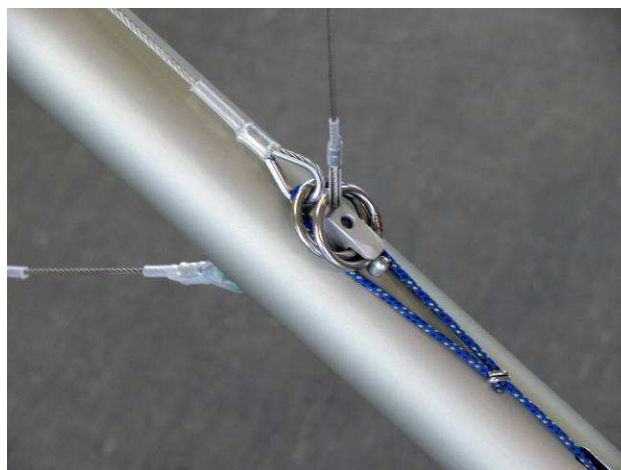
Bei stärkerem Wind sollten Sie das Gerät flach liegend weiter aufbauen.

Schieben Sie die Obersegellatten 1-10 von innen, d.h. von Latte 1 beginnend in die Segellattentaschen und sichern Sie die Latten mit den gefederten Lattenendstößeln, indem Sie die Stößel gegen die Federkraft nach vorne drücken, und das Stößelende in den Achterlieksaum einrasten lassen.



Rote Lattenzahlen = linke Seite, grüne = rechte Seite (in Flugrichtung gesehen). Im Lattenköcher sind für die linke und rechte Segelhälfte getrennte Lattenfächer angeordnet. Nachdem Sie die Obersegellatten eingeschoben haben, können Sie das Gerät aufrichten und spannen.

Vor dem Spannen des aufgestellten Gerätes sollten die Segelhälften schon so weit wie möglich ausgebreitet sein. Aus der Kieltasche führt ein Spannseil zu einem Langloch im Kielrohr. Ziehen sie an diesem Seil das Querrohr nach hinten, und hängen Sie den Stahlring in die Aussparung der Spannseilaufnahme.



Danach wird der Stahlring des hinteren Oberriggs ebenfalls dort eingehängt. Prüfen Sie, ob der Schnapper hinter den beiden Ringen ausgerastet ist.

Die vorderen Unterriggs sind durch einen kleinen Schraubtriangel miteinander verbunden. Hängen Sie den Triangel in die Seilaufnahme unterhalb der Nasenplatte ein und achten Sie auch hier darauf, dass der Schnapper ausgerastet.



Danach wird der Schnappkarabiner des Querrohrsicherungsseils in der Lasche am Querrohr eingehängt und anschließend der Reißverschluss des Doppelsegels zugezogen.



Spreizlatten spannen

Die Spreizlatten besitzen einen Klappmechanismus, mit dem sich der höhere Kraftaufwand zum Spannen dieser Latte mühelos überwinden lässt. **Spannen Sie die Spreizlatten immer erst, nachdem das Querrohr gespannt ist.** Bei entspanntem Gerät lastet ein wesentlich höherer Druck auf den Spreizlatten. Zum Spannen wird das kurze Spreizlattenrohrende in Richtung Kielende ausgeklappt und mit seinem Lattenstößel an der Bandschleife der hinteren Segelecke eingehängt. Anschließend wird, mit der **offenen** Hand im Doppelsegel (Quetschgefahr!) und der anderen Hand an der Segelecke, das Beschlagteil der Spreizlatte über den Totpunkt hinaus in Richtung Kielende durchgedrückt.



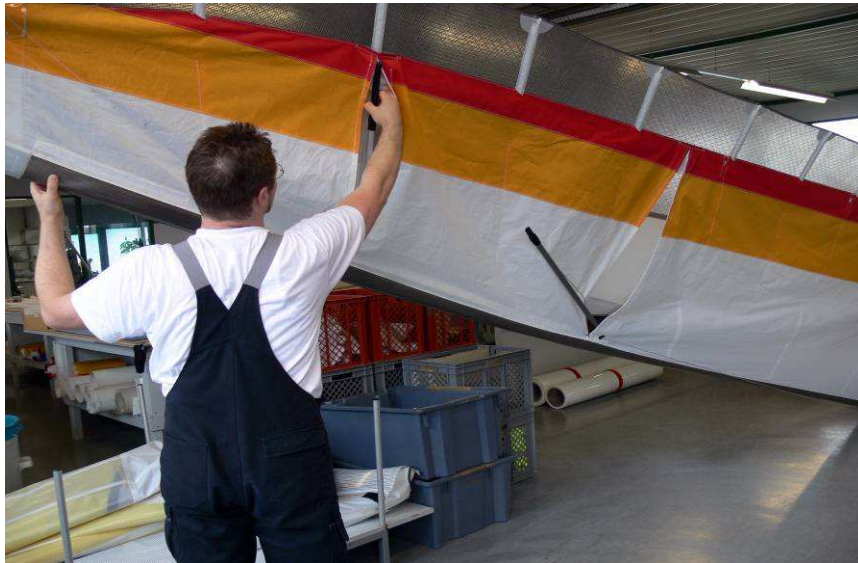
Die Demontage der Spreizlatte erfolgt auf umgekehrte Weise.

Untersegellatten einschieben und Swiveltips ausklappen

Schieben Sie nun die geraden Latten ins Untersegel. Diese Latten sind nicht besonders gekennzeichnet, da sie sich durch ihre unterschiedliche Länge klar unterscheiden. Sie sind rechts und links im Bereich der 2., 4. und 6. Obersegel-latte angeordnet. Im Doppelsegel befinden sich Langlöcher, in die man die Latten einschiebt, und durch Zurückziehen gegen die hintere Naht sichert.



Die Swiveltiprohre werden anschließend ausgeklappt und automatisch durch die obere Tasche im Doppelsegel und das Schließen des Reißverschlusses in Ihrer Position fixiert.



Achtung :

Vor dem Entspannen des Gerätes müssen die Spreizlatten entspannt, die Reißverschlüsse geöffnet und die Swiveltips beigegeklappt werden!

Nasenplattenverkleidung anbringen

Die Mittellatte sitzt auf der vorderen Nasenplattenschraube und wird durch eine Gummischlurschleife in ihrer Position gesichert. An der Anströmkante befinden sich rechts und links kurze Reißverschlüsse, die ein Knicken der Anströmkante beim Zusammenlegen verhindern. Bevor Sie die Nasenplattenverkleidung als letzten Aufbausritt befestigen, sollten Sie noch einen Kontrollblick durch die Segelöffnung im Nasenplattenbereich des Obersegels werfen. Schauen Sie, ob sich alle Bauteile im funktionstüchtigen Zustand befinden. Schließen Sie anschließend die beiden Reißverschlüsse der Anströmkante und drücken Sie das Klettband der Verkleidung in der richtigen Position am Ober- und Untersegel fest.



Das Gerät ist nun flugfertig montiert.

Achtung:

Mit offenen Reißverschlüssen und/ oder nicht montierter Nasenplattenverkleidung ergibt sich ein gefährliches Flugverhalten mit negativen Bügeldrücken. Fliegen Sie in diesem Fall möglichst langsam den nächstgelegenen Landeplatz an!

Regentropfen auf der Anströmkante führen zu einem ähnlichen Flugverhalten! Fliegen Sie in diesem Fall etwas schneller (Tropfen werden teilweise weggeblasen), keine engen Kurven und rechnen Sie beim Landen mit einem früheren und härteren Strömungsabriss. Tipp: Reiben Sie vor dem Start die Anströmkante mit einem Geschirrspülmittel ein. Das verhindert die Tropfenbildung und gewährleistet auch bei Regen vorübergehend fast normale Flugeigenschaften!

Demontage des Gerätes

Die Demontage des Gerätes beginnt in umgekehrter Reihenfolge, wobei Sie auf folgende Besonderheiten achten sollten:

Entfernen Sie die Nasenplattenverkleidung und öffnen Sie die beiden Reißverschlüsse an der Anströmkante, **bevor** Sie das Gerät nach vorne abstellen. Öffnen Sie die Reißverschlüsse der 4 Swiveltips und klappen Sie die Swiveltips nach außen. Entfernen Sie die Untersegellatten und entspannen Sie die Spreizlatten. Stellen Sie das Gerät nach hinten ab, und hängen Sie anschließend das Querrohrsicherungsseil und den Triangel des vorderen Unterriggs aus. Danach können Sie den Triangel in den Schnappkarabiner des Querrohrsicherungsseils einhängen, so ist er beim Aufbau direkt greifbar. Ziehen Sie die Obersegellatten 1-10 rechts und links aus dem Segel und klappen Sie die Flächenhälften Zug um Zug zusammen. Rollen Sie die Segelhälften rechts und links ein und sichern sie das eingerollte Segel und den mittleren Swivetip mit je einem Klettband. Die langen Schutztaschen schützen das Tragflächenende rechts und links, und fixieren zusätzlich den äußeren Swiveltip in seiner beigegeklappten Lage.

Schließen Sie die Klettbänder nicht zu fest, damit sich keine bleibenden Falten bilden. Ziehen Sie den Packsack über das auf der Speedbar stehende Gerät und schließen Sie den Packsackreißverschluss von vorne bis zum Trapezkopf. Legen Sie das Gerät anschließend um, und demontieren Sie die Speedbar. Schieben Sie die am Packsack angenähte Schutztasche über die Trapezecken und legen Sie die verpackten Latten zusätzlich in den hinteren Bereich des Packsacks. Ziehen Sie den Reißverschluss danach ganz zu.

Der Vorflugcheck

Machen Sie es sich zur Gewohnheit, vor jedem Start einen sorgfältigen Vorflugcheck durchzuführen. Eine intakte Ausrüstung und die richtige Einschätzung der Wetterlage reduzieren das Risiko des Drachenfliegens ganz erheblich.

1. Prüfen Sie von der Nasenplatte aus die gleichmäßige Krümmung beider Flügelrohre, den symmetrischen Aufbau des Gerätes und den ausgerasteten Schnapper zur Sicherung des vorderen Unterriggs.
2. Prüfen Sie die Leichtgängigkeit des Flaschenzugs (VG) und die Funktionstüchtigkeit der VG-Klemme für das VG-Seil.
3. Ist die Trapezbasis richtig montiert und keine Kausche des Unterriggs verdreht?
4. Sind die Trapezseitenrohre gerade und ist das Kielrohr im Bereich des Trapezkopfes unbeschädigt?
5. Kontrollieren Sie alle Unterriggs, vor allem im Bereich der Kauschen und an den Presshülsen.
6. Heben Sie das Gerät hinten an und kontrollieren Sie bei gespannter VG die Symmetrie des Gerätes, die Swiveltips rechts und links und die Montage der geraden Segellatten und deren Sicherung im Doppelsegelsaum.
7. Sitzt der Spannseilring richtig in der Ausfräsung der Spannseilaufnahme?
8. Ist das Kieltaschenbandende des Segels am Kielrohr festgeschraubt?
9. Ist das Piloten-Aufhängeband und Sicherungsband richtig befestigt, und sind die Gurtbänder unbeschädigt?

Prüfen Sie von Zeit zu Zeit, bzw. nach einem Crash zusätzlich:

- Die Rohre auf Dellen und Verbiegungen wie in der Rubrik Wartungs- und Reparaturvorschriften beschrieben.
- Die Unterriggs rechts und links und die übrigen Seile im inneren Bereich des Doppelsegels sowie die Seile der Swiveltips.
- Die Wölbung der Segellatten anhand des Lattenplanes.

Der Start

Der Kite liegt neutral auf der Schulter, und ist beim Starten leicht zu führen. Durch **das integrierte Federsystem** sind die seitlichen Unterriggs auch mit loser VG stramm, so dass die Ausrichtung des Gerätes beim Starten keine Probleme bereitet. Laufen Sie langsam an und beschleunigen Sie das Gerät kontinuierlich bis zum Abheben.

Schließen Sie erst dann den Fußteil Ihres Gurtzeuges, wenn Sie einen größeren Sicherheitsabstand vom Gelände erreicht haben und das Gerät eigenstabil fliegt.

Der Flug

Der Kite besitzt eine variable Geometrie = Nasenwinkel (VG), mit dem sich die Segelspannung im Flug optimieren lässt. Mit loser VG hat der Flügel eine größere Verwindung, neutrale Kurveneigenschaften und ein sehr leichtes Handling. Es ist deshalb empfehlenswert, den Erstflug mit halb gespannter VG zu beginnen, um das Gerät anfangs nicht zu übersteuern. **Auch mit voll gespannter VG ist der Kite noch um die Hochachse gut steuerbar.** In dieser Einstellung hat das Gerät wenig Verwindung und seine beste Gleitleistung. Der Kite ist in allen Geschwindigkeitsbereichen spurtreu. Die Strömung reißt spät und gut kontrollierbar ab.

Die Landung

Der Landevorgang beginnt in größerer Höhe mit dem mehrmaligen Feststellen der Windrichtung. Erst nachdem man sich der Windrichtung sicher ist, sollte man die Anflugrichtung festlegen und **dann auch beibehalten.**

Der Kite landet sich sehr einfach. Es ist aber trotzdem zu empfehlen, anfangs beim Landen verschiedene VG-Positionen auszuprobieren, da sich auf Grund unterschiedlicher Pilotengewichte das Abreißverhalten leicht ändert. Fliegen Sie in einem **geraden Gleitflug** mit etwas Fahrtüberschuss gegen den Wind an, und lassen Sie das Gerät im Bodeneffekt ausgleiten. Greifen Sie möglichst dann um, wenn das Gerät waagrecht und mit **seiner Trimmgeschwindigkeit** fliegt. **Halten Sie Ihre Beine bis zum Rausdrücken nach hinten angewinkelt und machen Sie ein Hohlkreuz.** Ihr Oberkörper kommt dadurch etwas näher zu den Trapezseitenrohren und Sie haben einen größeren Weg zum Rausdrücken. Der Kite gleitet lange aus und reißt weich und gutmütig, bei 1/3 gespannter VG härter aber definierter ab. Bei Windstille sollten Sie den Steuerbügel schwungvoller, bei stärkerem Wind nur leicht zur Standlandung rausdrücken.

Der Schlepp

Der Kite ist für den Winden- und UL-Schlepp zugelassen. Voraussetzung hierzu ist nach der Forderung des DHV :

- eine zum Hängegleiterschlepp zugelassene Winde
- eine Schleppausbildung des Piloten
- eine Ausbildung des Windenfahrers bzw. UL-Piloten
- eine zugelassene Schleppklinke.

Beim UL-Schlepp sollte die VG ca. 70-100% gespannt sein. Das Gerät ist dann immer noch gut steuerbar, absolut spurtreu und hat einen geringeren Bügeldruck. Geben Sie bei Störungen nur kurze kräftige Steuerimpulse, die ein Aufschaukeln des Gerätes verhindern. Stützen Sie sich nicht auf der Basis auf. Tip: Basis mit offenen Handflächen nur nach hinten ziehen!

Allgemeine Hinweise und Beschränkungen

Der Kite wurde in Deutschland vom DHV mustergeprüft und ist in der Geräteklasse 2 eingestuft worden.

Der Kite darf nur:

- von Piloten mit entsprechenden Befähigungen,
- einsitzig,
- in einem Winkel von +30 Grad bis -30 Grad zum Horizont,
- in einer Seitenneigung bis 60 Grad, und
- mit einer Höchstgeschwindigkeit von max.90 km/h geflogen werden.

Der Kite darf nicht zu Kunstflugzwecken benutzt werden. Er darf mit verschiedenen Motorsystemen motorisiert werden (Zulassung beachten!)

Der Kite wurde nach den im Sept. 2006 gültigen DHV-Lufttüchtigkeitsstandards für Hängegleiter getestet. Sie stellen den momentanen Stand der Technik dar. Dieser Wissensstand wächst, und es kann durchaus sein, dass noch nicht bekannte physikalische Zusammenhänge bisher unberücksichtigt blieben. Wir empfehlen Ihnen daher, bei der Wahl der Wetterbedingungen, bei denen Sie starten wollen, sowie bei Ihren Flugmanövern stets einen Sicherheitsspielraum einzukalkulieren.

Maximaler Flugspaß durch optimale Trimmung

Die Segel moderner Hochleistungsgeräte sind stärker gespannt und damit empfindlicher in ihrer Einstellung = Trimmung. Segeltuch- und Fertigungstoleranzen werden von uns beim Eintuchen mit speziellen Messwerkzeugen erfasst und individuell ausgeglichen. Trotz dieser aufwändigen Messtechnik kann es nach einiger Zeit erforderlich sein, die Grundeinstellung zu korrigieren.

Testen Sie das Gerät immer in leichter Thermik, denn bei bewegter Luft sind Veränderungen des Flugverhaltens deutlicher festzustellen. Es ist keineswegs so, dass eine strammere Einstellung auch zur besseren Leistung führt. Mit der Position der Flügelrohrendstücke und der Spreizlattenlänge lässt sich die Segelspannung in Spannweitenrichtung verändern. Serienmäßig sind die Flügelrohrendstücke im mittleren Loch am hinteren Flügelrohr festgeschraubt.

Falls Sie irgendeine Verstellung vornehmen sollten empfehlen wir Ihnen, die alte Einstellung zunächst zu markieren, um bei ausbleibendem Erfolg wieder leicht zur ursprünglichen Einstellung zurückzufinden !

Schwerpunkt

Der Kite soll mit losgelassenem Steuerbügel ca. 30-35 km/h schnell fliegen. Durch Versetzen des Turms im Turmschuh (2 Inbus-Hülsenmutter) kann der Schwerpunkt angepasst werden. Versetzen nach vorne = kopflastiger = schneller, nach hinten = schwanzlastiger = langsamer!

Gerät zieht leicht nach rechts: linkes Endstück höher, d.h. im unteren Loch festschrauben, oder/ und Spreizlattenlänge rechts ca. 2 Umdrehungen verringern.

Gerät zieht leicht nach links: rechtes Endstück höher, d.h. im unteren Loch festschrauben, oder/ und Spreizlattenlänge links ca. 2 Umdrehungen verringern.

Falls diese Maßnahme nicht ausreicht, kann auf der besser tragenden Seite die Latte 10 ca. 5-10 mm am Wölbungshochpunkt schwächer gewölbt werden, bzw. die andere Seite stärker.

Wird die Flügelrohr-Endstückspannung einer Seite erhöht, dann muss auch die Spreizlatte der gleichen Seite um ca. 4 mm verlängert werden. Die Spreizlatte hat am vorderen Ende eine Gewindevorstellung (Sechskantmutter), mit der sich die Länge leicht einstellen lässt. Kontrollieren Sie von Zeit zu Zeit die Wölbungen der Segellatten.

Rufen Sie uns an, wenn Sie von den Flugeigenschaften und der Leistung Ihres Gerätes nicht restlos begeistert sind. Wir helfen Ihnen gerne die Einstellkorrekturen zu finden, mit denen sich eine Verbesserung herbeiführen lässt.

Wartungs- und Reparaturvorschriften

Beim PKW-Transport ist die Befestigung des Gerätes auf speziellen Trägersystemen oder einer Aluleiter vorteilhaft. Rollen Sie das Segel im Bereich der Mylareinlage nicht zu eng. Ziehen Sie die Klettbander nicht zu stramm fest, damit sich keine unnötigen Falten in der Anströmkante bilden. Ein nasses Gerät müssen Sie nach dem Transport **zum Trocknen leicht ausbreiten**, damit sich keine Stockflecken bilden. Klettbander hierzu lösen! Nach einem Crash müssen Sie das Gerät **sorgfältig kontrollieren!**

Im Kielbereich des Untersegels und an den Swiveltips befinden sich Reißverschlüsse, die eine umfassende Kontrolle ermöglichen. Bei harten Crashes empfiehlt sich zur genaueren Kontrolle die Demontage der Rohre. Nach einer Überbelastung nimmt ein Rohr zunächst eine bleibende Verformung an (ist verbogen) und bricht erst danach. Verbogene Rohre haben demnach bereits eine Überbelastung erfahren und müssen unverzüglich ausgetauscht werden, da die Materialstruktur geschädigt ist. Rufen Sie uns im Zweifelsfalle an. Durch das Auf- und Abbauen sind die meisten Stahlseile, vor allem im Übergangsbereich Seil/ Presshülse, bzw. Kausche einem erhöhten Verschleiß unterworfen. **Kontrollieren Sie diesen Bereich regelmäßig!**

Die Segellatten müssen anhand des Lattenplanes von Zeit zu Zeit auf ihre korrekte Form hin überprüft werden. Die Länge der Flügelrohrendstücke und der Spreizlatten wird bei jedem Gerät individuell eingestellt. **Falls ein solches Bauteil ersetzt wird, muß die ursprüngliche Länge bestellt bzw. eingestellt werden.**

Beschädigte Trapezseitenrohre können Sie durch einfaches Lösen der Schnappersicherung am Trapezkopf und dem Entfernen der Innensechskantschraube M5 an der Trapezecke demontieren. Alle Schraubverbindungen ohne

Poly-Stop-Muttern sind durch Loctite 243 zu sichern. Verarbeitungsvorschriften befinden sich auf der Loctite-Flasche.

Der Kite muss nach 60 Monaten im Herstellerwerk komplett demontiert und überprüft werden. Diese Nachprüfung muss anschließend alle 24 Monate wiederholt werden.

Besprühen Sie alle Reißverschlüsse von Zeit zu Zeit mit Cockpit-Spray (Autozubehörhandel). Verschmutzungen des Segels lassen sich mit üblichen Feinwaschmitteln beseitigen. Spülen Sie das Tuch danach mit klarem Wasser ab. Flecken auf der Mylar-Anströmkante, bzw. Klebereste von Kennzeichen können mit Aceton entfernt werden. **Zur Pflege der Mylar-Anströmkante eignet sich ein Kunststoff-Tiefenpflegemittel (Autozubehörhandel). Das Mittel hält die Mylar-Anströmkante geschmeidig und schützt sie besser vor einer Ausbleichung durch Sonnenlicht (UV-Strahlung). Lagern Sie den Drachen in einem trockenen Raum auf Wandträgern.**

Technische Daten

Gerätemuster:	Kite
Geräteklasse:	DHV 2
Segelfläche:	13,8 qm
Spannweite:	10,15 m
Nasenwinkel:	128°
Streckung:	7.7
Doppelsegel:	ca. 85%
Packmaß:	lang 5,70 m; kurz 3,80 m
Lattenzahl:	29 (8 im Doppelsegel)
Stallgeschwindigkeit:	ca. 25 km/h
maximal zulässige Geschwindigkeit:	90 km/h
min. Sinken bei:	ca. 30 km/h
max. Gleiten bei:	ca. 43 km/h
zulässiges Startgewicht:	min. 90 kg / max. 150 kg
Gerätegewicht ohne Packsack:	29,7 kg

bautek Fluggeräte GmbH

Gewerbegebiet

D-54344 Kenn

Telefon: 06502 -3060; Telefax: 06502 -7436

www.bautek.com

email: info@bautek.com



Luftsportgeräte-Kennblatt

(§ 4 LuftVZO)

Hänggleiter

Geräte-Kennblatt Nr.: *DHV 01-0421-06*

Ausgabe: 0

Datum: 30.10.2006

I. Zulassung

1. Gerätemuster: *Kite*
2. Hersteller: *Bautek Fluggeräte GmbH*
3. Datum der Musterzulassung: *30.10.2006*

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätegewicht (ohne Packsack kg): *30,4 (mit Rieder)*
2. Zulässiges Startgewicht minimal (kg): *90* maximal (kg): *149*
3. Maximal zulässige Geschwindigkeit (km/h): *90*
4. Anzahl der Sitze: *1*
5. Klasse: *2*
6. Lage des Aufhängepunktes, gemessen vom vorderen Ende des Kielrohres,
minimal (mm): *1315* maximal (mm): *1340*
Lage des Aufhängepunktes über Kielrohr-Oberkante (mm): *110*
7. Speedbar: *Ja* Variable Geometrie: *Ja*
Steuerhilfen: *keine*
8. Segellaten im Untersegel (Stück): *6* im Obersegel (Stück): *21*
9. Kieltaschenhöhe über Kielrohr-Oberkante,
vorne (gestreckt, mm): *50* hinten (gedrückt, mm): *0*

10. Gestützte Segellatten über Kielrohr-Oberkante, von innen nach außen, (mm)

VG gespannt, 1. Latte: -85	2. Latte: -70	3. Latte: -63	4. Latte: -67
VG gespannt, 5. Latte: -95	6. Latte:	7. Latte:	8. Latte:
VG gespannt 9. Latte:	10. Latte:		

VG entspannt, 1. Latte: -65	2. Latte: -35	3. Latte: -23	4. Latte: -44
VG entspannt, 5. Latte: -97	6. Latte:	7. Latte:	8. Latte:
VG entspannt 9. Latte:	10. Latte:		

11. Swivelgestützte Segellatte über Kielrohr-Oberkante (mm)

VG gespannt: VG entspannt:

12. Randbogen-Ende über Kielrohr-Oberkante (mm)

VG gespannt: VG entspannt:

13. Seitenrohr-Ende über Kielrohr-Oberkante (mm)

Gerät auf Basis stehend, VG gespannt: -280 VG entspannt: -300

Gerät auf Turm stehend, VG gespannt: VG entspannt:

14. Zugelassen für Windenschlepp: Ja für UL-Schlepp: Ja

15. Nachprüffrist: 60 Mo

16. Sonstige Besonderheiten:

Turmgerät ohne Lufflines. Winkel der Schränkungsanschlätze zum Kiel: VG gespannt, innerer Swivel 7,65° äusserer Swivel 12,65° VG entspannt, innerer Swivel 9,2° äusserer Swivel 14,0°m. Optionen: Alu Speedbar rund, Bautek Heckflosse.

III. Betriebsanweisungen

Betriebsanleitung in der genehmigten Fassung vom 30.10.2006.





REPUBLIK ÖSTERREICH



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB FAA

Blattgasse 6, A-1030 Wien, Tel. ++43-1-7187297, Fax ++43-1-7187297-17
Referat Technik Hänge- und Paragleiten:
D-83703 Gmund, Miesbacherstr.2, Tel ++49-8022-9675-40, Fax: ++49-8022-9675-99

MUSTERANERKENNUNGSSCHEIN

CERTIFICATE OF TYPE ACCEPTANCE

für Hängegleiter

Nr. MAK 01-0421-06

Das nachstehend bezeichnete Luftfahrzeug/Luftfahrzeug wird als Muster anerkannt auf Antrag von:
The product described below has been accepted on application of:

Bautek Fluggeräte GmbH, Gewerbegebiet, 54344 Kenn, Deutschland

Dieser Musteranerkennungsschein ist auf Grund der die Anerkennung ausländischer Musterprüfungen betreffenden Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung in der am Tage der Ausstellung geltenden Fassung ausgestellt.

This certificate of Type Acceptance is issued in accordance with the appropriate Austrian regulation as in force today.

Luftfahrzeug: *Hängegleiter*
Product:

Hersteller: *Bautek Fluggeräte GmbH, 54344 Kenn, Deutschland*
Manufacturer:

Musterbezeichnung: *Kite*
Type designation:

Musterzulassungsbehörde und Musterzulassungsschein: *DHV*
Type Certification Authority and number of Type Certificate: *Nr. DHV 01-0421-06*

Anerkannte Bauvorschriften: *Deutsch-Österr. Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS*
Accepted Certification Standard:

Zusätzliche Auflagen:
Additional requirements:

Diese Musteranerkennung ist an die Einhaltung der Auflagen der o.g. Musterzulassungsstelle gebunden

Diese Musteranerkennung kann durch den ÖAeC übertragen, ausgesetzt oder widerrufen werden.
This certificate shall remain in effect until surrendered, suspended or revoked by ÖAeC.

Datum der Ausstellung: *30.10.2006*
Date of issue:

Unterschrift:
Signature: